

再 評 価 書

事業名	四日市鈴鹿線（鈴鹿橋・高岡跨線橋）	事業区分	道路事業	室 名	道路整備室
事業概要	工 期	H11年～H24年	全体事業費 (下段：当初)	5,840百万円(負担率：国5.5：県4.5)	
	(下段：当初)	H11年～H20年		5,840百万円(負担率：国5.5：県4.5)	
事業目的及び内容					
<p>■当該路線の状況</p> <p>一般県道四日市鈴鹿線（鈴鹿橋・高岡跨線橋）は、四日市市を起点として鈴鹿市に至る延長約8kmの幹線道路であり、昭和28年に四日市市と鈴鹿市を結ぶ国道23号として整備されました。</p> <p>その後、昭和48年に国道23号が新たにバイパス整備され、昭和50年に三重県に移管されました。</p> <p>現在、一般県道四日市鈴鹿線として、三重県が管理を行っています。</p> <p>鈴鹿橋は、12径間の橋梁として整備されましたが、現在、老朽化が激しく、耐震性も有していない状況にあります。</p> <p>四日市鈴鹿線は、平行している国道23号が飽和状態であることから、国道23号の代替路として、また、産業活動や市民生活を支える幹線道路として交通量が多く、渋滞が多く発生しています。</p> <p>さらに、当路線は、四日市市を中心とするエリアから鈴鹿市中心部への最短ルートで、国道23号と国道1号を結節する路線であります。鈴鹿橋を中心とした発生交通量が顕著であることから、渋滞対策等、道路利用者の利便性の向上が強く望まれています。</p> <p>■事業目的</p> <p>鈴鹿橋・高岡跨線橋を含めた四日市鈴鹿線は、幹線道路として重要度の高い路線であります。耐震性の確保の観点から橋梁の架け替えが急務であります。</p> <p>また、当区間は、児童や学生の通学路であり、朝夕を中心に堤防道路交差点部の渋滞が激しいため、交通安全上、危険な状況であります。このため、橋梁の架け替えにおいては、自転車・歩行者の安全確保を図るため、自歩道の設置を行います。</p> <p>これらのことから、早期に現鈴鹿橋・高岡跨線橋を架け替えし、交通の利便性を確保して、県民の安全で安心な生活の確保を目指します。</p> <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画期間 14年（平成11年度～平成24年度） ・全体事業費 5,840百万円 ・全体延長 L=920m ・幅 員 W=6.5（15.5m） ・主要構造物 鈴鹿橋 L=245m 跨線橋（JR高岡橋）L=39m 					
事業主体の再評価結果					
<p>1 再評価を行った理由</p> <p>事業着手後、一定期間（10年）が経過し、継続中の事業であるため三重県公共事業再評価実施要綱第2条に基づき再評価を行いました。</p>					

2 事業の進捗状況と今後の見込み

2-1 事業の進捗状況

- ①平成11年に事業着手し、用地買収及び工事を進めています。
②これまで、33%（用地89%、工事29%）が完了し、残事業量は67%となっています。
長大橋であり、関係者との調整に時間を要したことから、事業期間は多くを要しています。

2-2 今後の見込み

今後は、橋梁工事の推進を図ることは勿論のこと、工事委託先である国土交通省及びJR東海との調整に努め、平成25年の供用を目指して事業の推進を図ります。

3 事業を巡る社会経済状況等の変化

全国各地で大規模な震災が発生し、甚大な被害が多く発生していることから、耐震対策に対する県民の期待は大きく、早期の整備を求められていることから、整備の重要性は高くなっています。

4 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、地元の意向の変化等

4-1 費用便益比

事業区間全体の費用便益比は、

走行時間短縮便益	187.0 億円
走行経費減少便益	▲ 3.7 億円
交通事故減少便益	▲ 5.7 億円
総便益	177.7 億円
総費用	57.7 億円

費用便益比は、「3.1」となります。

・将来交通量及び全体事業費から通行車両1台あたりに換算したコスト 29（円/台）

（全体事業費を将来40年間の総交通量（40年×365日×将来交通量（台/日）で除した値）

4-2 地元の意向

朝夕の通勤、通学時間帯には多くの車両や自転車、歩行者が通行することから、道路利用者の利便性の向上に対する要望は強く、また、小学校の通学路であることから通学時の安全性の確保についても強く望まれています。

5 コスト削減の可能性や代替案立案の可能性

5-1 コスト削減

仮橋の供用期間が5年になることから、本来、覆工板については、買い取りになりますが、一部を他工事からの流用を図り、全体工事費の削減に努めます。

また、橋桁に耐候性鋼材を使用し、維持管理費の削減に努めます。

5-2 代替案

現道沿いには家屋が密集し、墓地にも隣接しているため、他のルート案では家屋への影響が大きく、日常生活への影響が大きい。また、前後の現道への取付についても、良好な道路線形の確保が困難であることから、現道ルートを採用しました。

再評価の経緯

平成11年度の事業着手のため、1回目の再評価です。

事業主体の対応方針

三重県公共事業再評価実施要綱第2条の視点を踏まえて再評価を行った結果、同要綱第5条第1項に該当すると判断されるため当事業を継続したいと考えています。